Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1807 de 2003

CENTRO DE MAQUINISTAS NAVALES

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 27 de mayo de 2003

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Ricardo Castromán Rodríguez.

MIEMBROS: Señores Representantes Juan Justo Amaro Cedrés, Juan Domínguez y Julio C. Silveira.

INVITADOS: Por el Sindicato Único Patrones de Pesca del Uruguay (SUDEPPU), señores Guillermo Laurido, Secretario; Julio César Inthamoussu y Gerardo Germán Gallardo.

SEÑOR PRESIDENTE (Castromán Rodríguez).- No hay número para sesionar, pero estamos presentes tres legisladores y vamos a recibir a la delegación que nos visita.

La Comisión tiene el agrado de recibir al señor Julio César Inthamoussu, integrante del Centro de Maquinistas Navales, al señor Guillermo Laurido, Secretario, y al señor Gerardo Germán Gallardo, representante del Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay, SUDEPPU.

SEÑOR LAURIDO.- Soy Secretario del Centro de Maquinistas Navales.

Agradecemos que nos hayan recibido tan pronto, porque sabemos que los días de trabajo de las Comisiones son los primeros días del mes.

El motivo de nuestra entrevista -y que nos tiene sumamente preocupados- es que el 24 de enero del presente año se publicó el Decreto del Poder Ejecutivo Nº 19/003, reglamentario de la Ley Nº 16.345 del año 1993, que aprobó el Convenio Internacional de la OMI -Organización Marítima Internacional- sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar. Si bien esa ley fue votada en 1993, pasaron casi diez años para que el Poder Ejecutivo la reglamentara.

Los Ministerios a los cuales les competería esta norma eran el de Relaciones Exteriores, por ser un convenio internacional, el de Defensa Nacional, por ser la Prefectura Nacional Naval nuestra autoridad marítima, y el de Educación y Cultura, por ser un convenio de formación de los marinos mercantes. El año pasado tuvimos conocimiento de que de estos tres Ministerios, el de Defensa Nacional -a través de la Prefectura Nacional Naval- había realizado un proyecto de decreto el que, una vez finalizado, elevó al Ministerio de Educación y Cultura. Y luego tuvimos conocimiento de que en el ámbito del Ministerio de Educación y Cultura se creó una comisión multidisciplinaria, y que a sus reuniones mensuales también concurrían las autoridades de la

ANEP-UTU. Asimismo, se había invitado al Centro de Capitanes y Pilotos Mercantes, el Centro de Maquinistas Navales, y a autoridades de la Dirección Registral y de Marina Mercante, dependientes de la Armada Nacional. En el correr del año tuvimos cuatro reuniones, y la última, llevada a cabo en diciembre, finalizó con la promesa de una nueva reunión en la cual UTU se comprometía a presentar un articulado modificativo. Pero esa reunión nunca tuvo lugar porque el 17 de enero el Poder Ejecutivo aprobó el Decreto Nº 19/003. Dicho decreto fue inmediatamente impugnado por todos los gremios ante el Poder Ejecutivo, con la acción de amparo del TCA, y lo mismo hicieron las autoridades de la UTU. Queremos recalcar que no fueron solo los gremios que impugnaron este decreto sino también las autoridades de educación civil de nuestro país. De ello surgió que el Presidente Batlle conminara a los señores Ministros de Defensa Nacional y de Educación y Cultura a que buscaran los mecanismos para lograr un decreto sustitutivo, lo que acaba de finalizarse. Debo decir que el Ministerio de Educación y Cultura ya nos entregó la nueva versión, aunque todavía no está firmada. Según esa versión, supuestamente nos van a dar a los gremios interesados -no la han repartido a todos- diez días para que podamos hacer algún aporte.

Nuestra discrepancia en todo esto es que en el primer decreto no se tuvo en cuenta absolutamente a nadie para hacerlo, aún cuando asistíamos a reuniones a las que íbamos para mejorar esa redacción. No fue así; el decreto fue aprobado textualmente como lo había redactado la Armada Nacional.

En esta segunda instancia, el decreto va a ser modificado solamente con la discusión entre las autoridades de la educación civil -ANEP-UTU- y la Armada Nacional. Este un convenio internacional que reglamenta nuestra actividad, nuestra profesión, la forma como somos marinos mercantes civiles. El Convenio Internacional de la OMI -el convenio original- expresa textualmente que no tiene alcance a los pesqueros, los buques de madera de construcción antigua y los buques de guerra. Pues aquí en el Uruguay, quienes están reglamentando nuestra profesión, son los marinos que van arriba del buque que está expresamente excluido por la OMI.

En esta instancia, solamente han participado de esta nueva redacción autoridades de UTU, representando a la ANEP, y la Armada. Quiere decir que las modificaciones se hicieron estrictamente en cuestiones que le compete solamente a la educación. La ANEP cuestionó que el decreto, como había sido redactado, invadía competencias expresas de la Constitución y de la Ley de Educación del año 1985. Los profesionales nunca fuimos tenidos en cuenta, no se nos llamó, no hubo ámbito de discusión, ni siquiera se nos preguntó qué opinábamos. Ahora, que el documento ya está redactado y acordado entre los Ministerios de Educación y Cultura y de Defensa Nacional, se nos dice que se nos va a dar unos días -no sabemos cuántos, quizás diez- para que expresemos cuáles son nuestras discrepancias con este futuro decreto, que hasta contar con la firma de los Ministros todavía es un proyecto.

Nuestra discrepancia radica en el entorno de cómo se discuten estas cosas. Sería imposible referirnos expresamente a cuáles son los artículos que invaden las competencias de nuestra profesión. Supuestamente, en este nuevo articulado, las competencias de la educación quedaron salvadas por esta discusión. Sabemos que los propios abogados de ANEP-UTU, que estudiaron este nuevo articulado con la gente de la Armada, tampoco están satisfechos con lo que lograron, pero no tenían otro margen de discusión. Es más: la semana pasada el Presidente del CODICEN, el licenciado Bonilla, fue recibido en la Comisión de Educación y Cultura del Senado. En las versiones taquigráficas se expresa que el CODICEN también hacía objeciones en cuanto a cómo fue discutido este nuevo decreto. Tengo en mi poder una versión -la que voy a proporcionar a la Comisión- de cómo solucionaron esta situación en España. En este país, al igual que en otros, aprueban el convenio internacional y después se dan sus mecanismos para regularlo. En España el llamado "Real Decreto", soluciona esto en pocas páginas, con pocos artículos y siempre expresando "buques civiles", "buques de marina mercante". La marina mercante en España depende del Ministerio de Fomento; en México depende del Ministerio de Transporte. No todos los países tienen una situación tan particular como en Uruguay, donde la autoridad marítima es una autoridad militar.

Nosotros jamás cuestionamos que la Prefectura Nacional Naval sea la autoridad marítima, la policía marítima, en lo relativo a la salvaguardia de la vida del mar. Es más: aceptamos que sea la Prefectura Nacional Naval la que designe las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de bandera nacional. Pero, no estamos de acuerdo con que sea una autoridad militar, a través del Comando General de la Armada -como lo expresa en su segundo artículo el decreto que hoy está vigente y que se vuelve a mencionar en esta nueva redacción-, quien designe nuestra profesión, las carreras de todos los marinos mercantes, es decir, los oficiales maquinistas, los pilotos mercantes, los patrones de pesca o los marineros. Es como si, por ejemplo,

en el caso de los abogados o los médicos -no sé si entre los señores Diputados presentes hay algún profesional- se firmara un convenio internacional y este fuera redactado o reglamentado en la Facultad de Arquitectura. En la Marina Mercante tripulamos barcos y los marinos militares también lo hacen, pero eso no quiere decir que estos últimos tengan esa misma potestad. A nadie se lo ocurriría en el Uruguay que un convenio de la OIT -o de donde fuera- que regule la actividad de los camioneros o del transporte fuera discutido en el Batallón de Ingenieros. El hecho de que hagamos las mismas tareas, no significa que estén capacitados para reglar una actividad comercial, civil, que no es la misma que la militar.

Reitero que voy a dejar este material en la Comisión, que ya repartimos en el Ministerio de Educación y Cultura, pero que no fue tenido en cuenta. El año pasado, el Centro de Maquinistas, trabajando sobre el primer texto que hizo la Armada, realizó una propuesta alternativa, pero nunca se consideró. Se nos agradeció mucho los dos meses que nos llevó realizar esta propuesta, pero se iba a trabajar siempre sobre la versión hecha por la Armada. Lo mismo sucedió cuando entregamos este material de la Marina Mercante española, pues la idea no era que se copiara sino simplemente tener un antecedente de cómo solucionaron este problema en otros lugares. También, tenemos un documento -que trajimos el año pasado a distintas Comisiones- en el que se establece, a juicio del Centro de Maquinistas Navales, cómo debería ser la enseñanza marítima en el Uruguay, con un solo instituto que reglamente todas las carreras, ya sea una escuela náutica o una facultad, no importa el nombre o de quien dependa, pero siempre y cuando tienda a mejorar, a elevar el nivel de educación de todos los marinos mercantes. Este documento ya tiene más de cinco años y en aquella época seguía sin reglamentarse el convenio STCW'95. Nos ganó el tiempo. Hubiéramos avanzado notoriamente si alguien hubiera escuchado nuestra propuesta sobre nuestra Marina Mercante.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Antes que nada, quiero dar la bienvenida al Centro de Maquinistas Navales y al Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay.

Hemos leído rápidamente el texto de este decreto, de gran volumen y muy técnico, pero indudablemente hay una serie de cuestiones que saltan a la vista. Para tratar de ubicarme un poco más, me gustaría saber cuánto tiempo hace que se viene dando este tipo de funcionamiento; es decir, desde cuando la presencia de la Armada es tan poderosa -como bien decía el señor Secretario del Centro de Maquinistas Navales- en el manejo de las actividades mercantes, lo que desde mi punto de vista es bastante incongruente. Nadie puede estar en desacuerdo con que la Armada tenga que ver con la seguridad, con la custodia -siempre hablamos de este tipo de cosas, especialmente con la Armada-, pero aquí hay una serie de cuestiones que no me quedan claras. Entonces, queremos saber cuánto tiempo hace que la Armada tiene esta incidencia en el funcionamiento de la Marina Mercante o si esto se agudiza exclusivamente en este Decreto No. 19/003.

SEÑOR INTHAMOUSSU.- La Armada de este país, desde tiempos ancestrales, siempre estuvo inmiscuida en el desarrollo de la Marina Mercante. En el desarrollo de las marinas mercantes de casi todos los países de América Latina tuvieron que ver las marinas militares. Salir de la órbita del Ministerio de Defensa Nacional fue nuestra pelea de toda la vida. Al respecto, tenemos un documento -podemos alcanzarlo a la Comisión- donde se detallan aspectos prácticos para que las personas que no conocen el ambiente sepan cuál es la situación. A título de ejemplo, los exámenes de ascensos se hacían en un cuartel. Teníamos que presentar la cédula de identidad -es así hasta el día de hoy-, decir dónde vivíamos, entrar a un patio acompañado de militares y ellos tomaban los exámenes. Cuando surgió el tema del convenio internacional con la OMI, nuestra primera inquietud fue traer la enseñanza marítima hacia la enseñanza civil. El convenio de la OMI -una dependencia de Naciones Unidas- establece claramente que no permite la injerencia militar. Inclusive, cuando vinieron de visita al país hubo algunos problemas. Nos enteramos del convenio en el Uruguay por la bajada de un compañero en Brasil, que cuando fue a embarcar lo bajaron por no tener titulación internacional. A raíz de esto, solicitamos al Poder Ejecutivo que se ratificara el convenio de OMI en el país, con dos objetivos centrales: el primero, estar a nivel internacional en lo que refiere a educación y, el primordial, unificar la enseñanza en un organismo civil del país. Al respecto, hicimos varios trabajos. Uno de ellos planteaba centralizar la enseñanza marítima en la órbita de la enseñanza civil del país y analizar en qué órganos instrumentarla. En aquel momento, en los años 1992 y 19993, esto no ocasionaba mucho gasto al país, al contrario. Hasta el día de ayer, los marinos mercantes salían de la Escuela Naval -que tiene un curso de marinos mercantes-, de la Universidad del Trabajo del Uruguay, gente que se hacía sola y tomaba exámenes en los edificios de la Prefectura, y retirados militares; o sea que a la profesión vienen de diversas fuentes. Esto desvirtuaba la profesión e, inclusive, nos traía problemas de

convivencia a bordo. No hay que olvidar que el individuo que está arriba de un barco convive las veinticuatro horas con la tripulación, haciendo lo que hacemos los seres humanos en tierra. La máquina da los servicios de UTE, OSE, ANTEL, por decirlo de alguna manera, y está quien cocina, quien lava, quien plancha, quien comanda el barco, quien navega, etcétera. Es decir, todo lo que existe en la estructura social de tierra, esa unidad lo tiene que cumplir, y para eso es muy importante que quien esté conviviendo en un espacio muy reducido reciba una educación con la misma base para no generar problemas de convivencia y psicológicos a bordo del barco.

Reitero que cuando apareció el convenio, el objetivo era precisamente lograr la unificación. Trabajamos muchísimo con la Comisión de Educación y Cultura y con los miembros informantes, que en aquel momento en el Senado era el ex Senador Batalla y en la Cámara de Diputados el hoy Ministro de Defensa Nacional, Yamandú Fau. En las versiones taquigráficas se puede leer lo que plantearon los miembros de las Comisiones encargadas de aprobar este convenio. El hoy Ministro de Defensa recomienda lo mismo: aprovechar esta circunstancia para unificar la enseñanza en el país.

¡Oh! sorpresa cuando aparece esto que, además, agrava la situación. Es mucho más grave que antes porque ahora se dice por escrito que el Comando General de la Armada tiene la administración de la enseñanza marítima. Esto nos parece, para usar un término no muy fuerte, una barbaridad. Creo que no existe en el mundo un país donde la enseñanza marítima de mercantes, de civiles, esté bajo la órbita de un Ministerio de guerra, de defensa.

Por lo tanto, me parece que desatender el estudio de este convenio para tratar de unificar la enseñanza en un nuevo organismo es desaprovechar una oportunidad histórica. Además, esta situación se nos va a complicar mucho más porque este decreto sigue reconociendo dos escuelas, no unifica sino que otra vez subdivide la enseñanza -aparece por un lado la Escuela Naval con una categoría y la UTU con otra- y mantiene algunas potestades de la Dirección de la Marina Mercante donde puede ascender otra gente. Hay algunos puntos que no entendemos, por ejemplo, las reválidas no las estudia un instituto de enseñanza sino que lo hace la Marina de Guerra. Es muy importante tener en cuenta este aspecto, por ejemplo, cuando los extranjeros vienen a revalidar. No entendemos cómo se va a hacer la reválida, ni quién va a evaluar. Por eso decimos que como objetivo final debemos unificar todo en una universidad marítima -aunque en el camino podemos encontrar varias cosas- donde no solo se desarrolle la profesión del marino mercante sino materias como oceanografía, la pesca, el estudio de los suelos, etcétera. En un instituto de Maldonado, en los años noventa se elaboró un proyecto en este sentido, pero al final no se concretó.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Una de las cosas que se evidencia es la tendencia militarizante de este proyecto. Estoy tratando de ver si en este decreto modifican algunas cuestiones, ¿pero el cuerpo esencial es lo que figura en el Decreto Nº 19/003? Ellos reglamentan la ley con algunas modificaciones - la Comisión no las tiene- que fueron agregadas a último momento por la UTU.

El artículo 1.10 establece: "Existirá una Unidad Coordinadora en materia de educación marítima nacional, que tendrá la responsabilidad de la adopción e implementación de criterios en materia de educación marítima tendientes a desarrollar estándares homogéneos que aseguren como mínimo, niveles de capacitación en correspondencia con el Convenio STCW respectivo". ¿Qué significa esta sigla?

SEÑOR INTHAMOUSSU.- Es el convenio de la OMI.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Y continúa: "A tales fines deberá desarrollar los criterios mínimos necesarios a aplicar en los sistemas de control de calidad que aseguren los Centros de Formación y /o Entrenamiento Marítimo, los estándares previstos". Quisiera saber si algo de esto se relaciona con los cambios que hizo la UTU. Es decir, qué es lo que ha modificado la UTU de este decreto que favorezca un poco más al Centro de Maquinistas Navales.

SEÑOR INTHAMOUSSU.- No quisiera entrar en ese punto. Lo voy a aclarar, porque es una pregunta concreta, pero me gustaría que escucharan de la gente de UTU qué es lo que lograron; tengo la impresión de que no lograron casi nada.

Tengo el proyecto de decreto elaborado por el Ministerio de Defensa Nacional, y hubo algunos cambios, pero no los sustanciales que esperábamos. El cambio sobre la cuestión más grave no existe; sigue estando bajo la égida del Comando General de la Armada, sin pasar a la educación civil. No nos explican por qué; no tenemos una respuesta concreta sobre por qué están empecinados en tenernos bajo la égida militar. Por supuesto, estamos hablando de la educación, no de la autoridad marítima.

Se agrandan los términos al dar la administración al Comando Marítimo; si uno amplía el término, también estarían los puertos, por ejemplo, bajo la égida de la Armada, ya que no hay puerto si no hay barcos, y no hay barcos si no hay puerto. La administración marítima es una sola.

Para nosotros, este decreto agrava la situación y nos enredará mucho más que antes. Por eso, recomendamos no firmarlo y estudiar el tema con profundidad, aprovechando la circunstancia de discutir otra vez una nueva ley interpretativa de este decreto.

Lo que mejora, creo que sustancialmente, es la creación de la Unidad Coordinadora de la educación marítima, respecto a la cual se expresa: "[...] que tendrá la responsabilidad de la adopción e implementación de criterios en materia de educación marítima tendientes a desarrollar estándares homogéneos que aseguren como mínimo, niveles de capacitación en correspondencia con el Convenio STCW respectivo. A tales fines deberá desarrollar los criterios mínimos necesarios a aplicar en los sistemas de control de calidad que aseguren en los Centros de Formación y/o Entrenamiento Marítimo [...]". Lo que mejora es que estará integrada por el CODICEN, la ANEP y la UTU, que estarán sentados en la mesa de la Comisión Coordinadora...

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- ¿Y el sindicato?

SEÑOR INTHAMOUSSU.- No. También estarán el Ministerio de Relaciones Exteriores, la Prefectura Nacional Naval, la Escuela Naval y la autoridad marítima. Otra vez vemos la injerencia de poner a tres militares en la discusión de la Comisión Coordinadora. Pero ello no nos llama mucho la atención, porque el objetivo central -lo dice el Convenio en el arranque- es que se esté bajo la égida del Comando General de la Armada.

Eso mejora porque da a los interesados profesionales -a nosotros, a los patrones- la potestad de saber el orden del día y la posibilidad de opinar sobre la materia; no teníamos voz, pero teníamos voto, pero ahora podemos opinar sobre los temas. Creo que es una mejora sustancial que agregan los técnicos de UTU; en ese sentido, creo que fueron dos abogados.

No obstante, en esencia, no cambiamos el fondo de la cuestión. Creo que esto nos va a traer problemas. Por ejemplo, tengo unas materias para terminar de primer maquinista y las cursaba en un cuartel en la Aduana. Como he dicho vulgarmente, ahora me cambiaron de cuartel, me llevaron a un cuartel de Carrasco; las tengo que dar en la Escuela Naval. Hemos mejorado eso; cambiamos el estatus, pero seguimos con las mismas cuestiones.

No aprovechamos, por ejemplo, para elevar el nivel de la UTU, algo que nosotros habíamos planteado. Sugerimos que modificaran el programa de la escuela técnica marítima para transformarlo en instituto técnico terciario, tal como existe en otros ámbitos de la Universidad del Trabajo. También hemos hecho varios planteos para ir tendiendo hacia una universidad marítima en la estuvieran todos los temas relacionados con el mar. Creemos que es bastante claro nuestro planteo; tenemos mucho material al respecto. Hasta Panamá, que es una bandera de conveniencia, tiene formada su universidad marítima -dos, por falta de una: una privada y otra pública-; también la tiene Venezuela, que la acaba de reestructurar; en España hay varias, que las centraliza siempre en un órgano rector, y si ingresamos en Internet podremos encontrar varias. No sé por qué nosotros siempre cometemos el mismo error: diversificamos, creamos un órgano para un lado y para otro, que nos ocasionan gastos y problemas terribles de documentación, haciéndonos recorrer varias oficinas para poder regularizar los estudios. Nunca nos explicamos por qué eso; tampoco nos explicamos por qué el Comando General de la Armada está empecinado en tener a la educación marítima bajo su égida.

SEÑOR GALLARDO.- Quiero hacer una aclaración.

Ellos pueden navegar en barcos de diferentes banderas porque son maquinistas; los pescadores no podemos hacerlo. Si quisiéramos navegar con bandera de Argentina, de Brasil o de España, tendríamos que ser ciudadanos legales de esos países. El artículo 23 del Convenio establece que para navegar en barcos de bandera uruguaya se requiere ser ciudadano legal y demás, pero en el artículo 26 se da potestades a la Prefectura para que autorice a navegar a cualquiera. No se da esto con los maquinistas; en la pesca, específicamente, autorizan a navegar a cualquiera sin tener que preguntar qué tipo de estudios tiene, resolviéndolo directamente. Ese es uno de los muchos artículos que nos afectan. Directamente pueden trabajar extranjeros con las patentes del estudio del país que sea; si Brasil quiere navegar como patrón de pesca, si se trata de una persona idónea, le dan un título para hacerlo; en España o en Argentina no es así, pero si viene un brasileño con esa titulación, la Prefectura lo autorizaría sin preguntar a nadie, y lo establece específicamente el artículo 26. La enseñanza estuvo discutiendo este tema y nos consultó directamente. Estuvimos charlando específicamente sobre este asunto con los que estuvieron negociando, y ellos lo puntualizaron y trataron de revertirlo sin conseguirlo, porque la autoridad marítima dice que tiene la potestad de autorizar este tipo de cosas. En el artículo 27 de la ley de pesca de Uruguay se establece todo lo contrario; dice que se tiene que ser ciudadano legal uruguayo para navegar en barcos de bandera uruguaya para la pesca. Allí se dice todo lo contrario a esto, dándose de punta con la ley de pesca, y ellos ni siquiera tuvieron la posibilidad de negociar ese punto. Expresaron que lo que diría ese punto era eso, y no los dejaron negociar; dijeron que no atentaba directamente contra la enseñanza, sino que se trataba de revalidar patentes extranjeras y, por eso, no lo negociarían con la UTU. Solo negociaron las cosas que afectaban directamente a la enseñanza.

A nosotros, los que estamos vinculados con el sector, nunca nos consultaron, y están sacando un producto que nos reglamentará nuestro futuro.

En el año 2000 se sacó una resolución interna de la UTU para que los segundos capitanes de barcos de pesca fueran uruguayos, porque estaban dando autorización a extranjeros, sin tener normativa de ningún tipo; ahora se tiene. En ese momento tuvimos que discutir para que los segundos capitanes de los barcos fueran uruguayos, pero hoy, que tienen una normativa que los autoriza, no van a existir más. En la actualidad, Uruguay necesita vincularse a sectores fuera de las 300 millas, fuera de las aguas uruguayas, que en aguas internacionales figure la bandera uruguaya como bandera de pesca trabajando internacionalmente, porque se están dando lugares de pesca a los que estén trabajando allí; entonces, Uruguay está dejando entrar a otras banderas para ocupar lugares internacionales. Las empresas son extranjeras y solo les sirve el pescado que puedan capturar; no les interesa la cantidad de tripulantes que llevan -si pueden, llevarán lo mínimo posible- ni les interesa internacionalmente, sino el pescado que puedan pescar con bandera uruguaya. Y la Prefectura está dando autorización para pescar con profesionales de esos países. Normalmente, ese tipo de negociaciones comenzó cuando se iniciaron las pesquerías en Uruguay. Lo que se buscaba era un intercambio de conocimiento para los uruguayos, a los efectos de que tuvieran oportunidad de aprender otro tipo de pesca que se realiza en caladeros de otras zonas del mundo con el fin de formar tripulaciones que pudieran pescar y formar parte de empresas uruguayas. Pero de la manera en que está redactado este articulado no hay posibilidades de que los uruguayos vayan a trabajar en algún barco de ellos, ya que son todos extranjeros y lo decide la Prefectura Nacional Naval. Digo esto porque si viene una empresa y hace un pedido, la autorización se da a criterio de la marina de guerra y no hay ningún civil que pueda dar una opinión.

Nosotros tratamos de revertir esto, de buscar canales y realizar reuniones, pero todo lo que se hizo terminó en este documento que fue lo que puso al principio la Armada en la mesa, porque no le cambió ni una coma a todo lo que dijimos, por lo que todas las discusiones que se dieron no sirvieron para nada. Entonces, no hay manera de cambiar esto, porque con todo lo que hemos hecho no hemos podido lograr lo mínimo. Las únicas personas que pudieron cambiar algo que afectaba directamente y puntualmente a la UTU en la enseñanza fueron los dos abogados, aunque no pudieron lograr un montón de cosas. Nosotros estamos totalmente en desacuerdo con esto pero no tenemos manera de oponernos, ya que hemos discutido mucho sobre el tema pero siempre terminamos en lo mismo: la Prefectura es la que decide y punto.

SEÑOR SILVEIRA.- Creo que ha sido muy importante la presencia de los integrantes del Centro de Maquinistas Navales, sobre todo, porque se está en plena dilucidación del tema.

La Comisión ha escuchado razones importantes, y luego debería estudiar la posibilidad de citar a los otros actores para encontrar la manera de ir armando algo que conduzca a un buen fin, ya que, evidentemente, lo que aquí se ha expuesto es razonable y lógico.

Esa sería mi posición. Además, deseo agradecer la información que nos han brindado con respecto a estos temas, sobre los que no siempre estamos imbuidos, ya que se trata de una actividad bastante específica. De todos modos, deseamos trasmitirles nuestra preocupación y nuestro interés por adentrarnos en el tema y tratar de lograr todos una solución.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quería realizar algunos comentarios.

Nosotros hemos seguido este tema que, si bien es muy técnico -como decía el señor Diputado Domínguez-, ustedes nos lo han ilustrado mucho más.

El señor Diputado Silveira habló de invitar a los otros actores que se han mencionado, lo cual ya lo habíamos pensado.

Nosotros tenemos alguna documentación con respecto a este tema, el cual nos preocupa, porque en un ámbito de convivencia democrática en el país, de alguna forma, se militariza el trabajo de quienes desempeñan tareas en el ámbito portuario, y no estamos de acuerdo con eso; obviamente, es una posición personal.

Entonces, sería buena cosa invitar -eso lo resolverá la Comisión, pero no es un secreto- a la Armada y a los Ministerios de Educación y Cultura y de Relaciones Exteriores, porque aquí hay una serie de actores que tienen colisiones desde el punto de vista de las competencias; esto está muy enredado.

El señor Diputado Domínguez realizó una pregunta y creo que ustedes en su exposición aclararon que también hay otro Reglamento, que se está terminando otra versión. Por lo tanto, eso nos da un margen para seguir trabajando y recabar más información.

Además, hemos notado que ustedes han estado moviéndose en el ámbito Parlamentario -tengo la versión taquigráfica de dicha sesión-, ya que asistieron a la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración. Obviamente, el planteo realizado es similar al que han efectuado en el día de hoy.

Por otra parte, nosotros no descartamos -ustedes lo dicen en algún documento que tenemos- la posibilidad de que se haga una ley interpretativa del decreto y de lo que tiene que ver con la Ley Nº 16.246.

Los integrantes del Centro de Maquinistas nos han aportado algunos elementos y quizá puedan ofrecer algunos más, ya que creo que esta no será la única reunión. Quizás podamos reunirnos en otra oportunidad con más tiempo. Precisamente, en el día de hoy se reúne la Cámara en sesión extraordinaria para tratar el tema de los deudores en dólares, lo cual nos limita el tiempo que disponemos.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- En primer lugar, quisiera saber el tiempo que tenemos para seguir discutiendo esto.

En segundo término, comparto lo que se ha planteado en el sentido de mover todos los resortes para que sea escuchada una voz importante, como es la de los gremios marítimos.

Por otra parte, me gustaría que nos hicieran llegar los materiales comparativos que han obtenido, como el de España, ya que creo que se trata de un lugar bastante interesante que podríamos manejar.

Por último, reitero que me gustaría saber el tiempo de que disponemos, ya que este decreto podría funcionar rápidamente -aunque no sé cómo lo van a aplicar-, y eso nos saca fuera de las cuerdas.

SEÑOR INTHAMOUSSU.- Los tiempos nunca los sabemos. Cuando estábamos negociando en el Ministerio de Educación y Cultura en el mes de diciembre teníamos tiempo, pero en enero se acabó porque promulgaron el decreto entre gallos y medianoche.

En esta oportunidad sucede lo mismo: no sabemos el tiempo de que disponemos. El día viernes el Ministerio de Educación y Cultura nos entregó el sustitutivo, el cual es muy parecido al anterior.

Para cerrar quisiera hacer algunas puntualizaciones.

En primer lugar, queremos marcar bien el objetivo, y esto no es un capricho antimilitarista ya que toda la vida trabajamos con ellos, solo queremos aprovechar la oportunidad histórica que tiene el país con este convenio -ni siquiera es para nosotros que ya peinamos canas, porque mientras esto se hace nosotros habremos terminado nuestra carrera- para lograr unificar la enseñanza marítima, que fue el primer objetivo, en un único ente de enseñanza marítima del país, y no tener tres o cuatro desperdigados, lo cual nos trae muchos problemas.

En segundo término, creemos que se debe derogar este decreto porque no está bien hecho y no contempla la opinión de todos los actores, y no se debería permitir que se promulgara este nuevo decreto. Además, tendríamos que formar inmediatamente una Comisión, integrada por todos los actores, para crear una ley interpretativa, la cual puede comenzar a elaborarse en el ámbito parlamentario, con el objetivo final de lograr una enseñanza única marítima en el país, elevando el nivel lo más posible.

Esto es algo primario, ya que tenemos muchas cosas para considerar. Anteriormente, se habló de deudas. Nosotros no tenemos deudas, pero cada vez que damos un examen debemos pagar a un profesor particular, y cuando sacamos un título tenemos que pagarle a la Prefectura Nacional Naval, y hasta el día de hoy no sabemos a dónde va ese dinero; y no se trata de sumas chicas. Por lo tanto, no solo debemos dejar de generar salario, ya que dejamos de trabajar para estudiar, y pagarle a un profesor, sino que además, después de que damos el examen debemos pagar el título. Nosotros no hemos visto esto en ningún otro ámbito de la educación y nos hemos cansado de denunciarlo; lo único que nos falta es hacer un juicio, pero no sabemos dónde. Entonces, esto también nos genera graves problemas económicos. No sabemos si esto va a cambiar o no, pero por lo que se lee aquí, no cambiará.

Pero, como decía, el objetivo final es buscar la unificación de la enseñanza y aprovechar esta oportunidad que tenemos, ya que de lo contrario se nos va a complicar cada vez más. Además, esto no va a terminar ahí, porque nosotros no nos vamos a quedar quietos porque, evidentemente, algo vamos a tener que hacer debido a que esto nos perjudica.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de los integrantes del Centro de Maquinistas Navales.

Se levanta la reunión.